社会经济

道光六年漕粮海运的几个问题

倪玉平

[**摘要**] 1826 年的漕粮海运，是清朝的首次漕粮海运和道光初政中的重要事件，也是陶澍、魏源等人直接参预的重要政治活动，因而是研究清代漕运和评价陶澍等人的热点问题之一。然而，由于在资料选择上的过于倾向性，导致以往学者对此次海运的评价，有普遍的拔高之处。本文即就其中三个最重要的观点："雇商海运"、"行走与内河无异"以及"较常年河运所省之数甚多"进行批驳，指出应正确评价此次漕粮海运，并得出了自己的观点。

[**关键词**] 道光　海运　雇商　河运

[**中图分类号**] K249.3　[**文献标识码**] A　[**文章编号**] 1002 - 8587 (2002) 03 - 0070 - 06

Several Issues on the Sea Transportation of Tribute Grain in 1826

The year of 1826 for the first time witnessed the sea transportation of Tribute Grain in Qing, which was also an important event in Daoguang period. Historians always credit it as a success. However, the author intends to demonstrate that the so - called success is still arguable because the data selection is rather questionable. This article attempts to reexamine the prevalent arguments, such as (a) "hiring merchants to accomplish the sea transportation," (b) "reaching the same result through sea transportation as it had been done through Grand Canal," (c) "being less costly through sea transportation."

清朝道光四年 (1824)，运河要冲清江浦决口，河运漕粮不畅，苏松常镇太 4 府 1 州的漕粮 160 余万石，于六年改由海运，由此开始了清朝历史上的首次漕粮海运。魏源等人为此次海运归纳了特点：其优于河运者有"四利"("利国、利民、利官、利商")[①]，达到了"六善"("国便、民便、商便、官便、河便、漕便")[②]的"众善"目的。他的观点又进一步得到后来研究者的传播，即如当代的许多学者，也都在不同程度上支持这些观点[③]。具体情况果真如此吗？本文即仅就其中的几个问题做一简单梳理，以陈管见。

一、"雇商海运"

贺长龄在此次海运结束后曾说："汉唐有漕运无海运；元明海运矣，而有官运无商运；其以海代河、商代官，必待我道光五年，乘天时人事至顺而行之"[④]。他将"雇商海运"作为此次海运的一个重要特征。对此，史学界几乎没有任何异议。

此次海运经商人承运，并由政府直接向船主发放耗米和水脚银：每运粮 1 石给银 4 钱；按糙粮和白粮，分别给食耗 0.8 斗和 1 斗；并

[**收稿日期**] 2001 - 11 - 15

[**作者简介**] 倪玉平 (1975 —)，男，北京大学历史系博士生；北京 100871

且还有其他的一些奖励措施和优惠政策，也就是说，的确是做到了“雇商”，而没有任意勒索商人。

但问题在于“雇”是可以分为很多种情况的，如公平协商的“雇”，不请自来的“雇”，或勉为其难的“雇”。那么，此次海运，清政府采取的是一种什么方式的“雇商”呢？

道光五年九月初二日，两江总督琦善、漕运总督穆璋阿和江苏巡抚陶澍向道光帝上奏声称，此次雇商海运，经过了精心的策划。他们特派江苏布政使贺长龄赶赴上海，由他召集当地的牙行、船户，向他们“开诚晓示”，各商船也“均知踊跃急公，陆续投具承揽”，此事“本未假手吏胥，且仅止招徕”，“并未封雇”，所以他们非常自信地向道光帝保证：绝对不致有“藉端勒索之事”⑤。

由奏章可知，贺长龄等人的“雇商”，完全采取了自愿和公平协商的原则，所“雇”商人，也很“踊跃急公”。岂料仅仅过了三个多月，即十二月十五日，贺长龄却严令江苏的厅、州、县各处官员，迅速选拔精干人等，分派家丁，“务须不动声色，在于沿海各口、水陆要隘处所，严密分布稽查”，不得让任何船只“私揽停泊偷越”⑥。这分明是一种见船就抓、不达目的不罢休的架式。他们的政策为什么会发生如此大的转变呢？

在九天后的下行公文中，贺长龄给出了答案。原来，按照当初他与牙行、船主等人所订立的规矩，此次承运江苏省漕粮海运的船主，要于道光五年的最后三个月，全部聚集上海，以备第二年二月份的受兑新漕。但即使是到了十二月中旬，驶回上海的沙船也只有 700 余号。更奇怪的是，经过明察暗访，贺长龄发现竟然有些船主将已经开到上海的船只，又偷偷驶往通州、海门、赣榆等处，“剥卸货物”；而宁波等地的船主，也有把内河货物运往沿海地方，或者“潜赴关东等处贸易”的。迫于无奈，贺长龄只好要求官员们秘赴沿海，逐细确查，如有沙船在境，“立即押令速赴上海，受兑漕粮”⑦。

地方官很快就找到了一些蛛丝马迹。道光六年正月十五日，经过证实，他们发现了 18 只沙船，其中 11 只船装满了棉花、纸货、药材、茶叶等物，另外 7 只则系空船，均欲北上赴关东等处运货。7 只空船理所当然地被全部押往上海受兑；而另外的 11 只船，尽管已装客货，但贺长龄认为，本年雇商海运，既给水脚，又准议叙，而这些船商竟然不激发天良，急公报效，“未具揽者裹足不前，已具揽者又逗留在外，殊属可恶”，当此海运吃紧之际，如令其往北卸货回南，再行受兑，恐致迟误，于是他责令地方官将船上的所有货物卸空，“押赴上海，一体装粮”。另外，据崇明县的报告，上海县船商蒯炳串通牙行主朱通裕，偷偷将 3 条沙船“潜泊海洪”，私自用小船把花衣布卷剥运上船，被上海县巡役当场“拏获”⑧，也被责令押赴漕粮受兑地点。

三月初，海运的第一次受兑进入关键时期，贺长龄又发现还有已经具结过的沙船 80 只，“至今未到”；而崇字施全亨，通字彭全龄、季彭延，靖字陈长兴等船主，更是直到本年二月十二日，才迟迟于山东石岛卸货⑨。接到报告后的陶澍大为恼火，认为这些商船“渔利玩公”，下令对他们所载漕粮的运费，每石减去水脚银五分⑩。

五月二十九日，上海海运总局委员李景峄向上级报告，他又发现了宝字号黄福春、昆字号陆锦福等 15 条沙船，自去年秋冬具结出口后，至今不归，究其原因，有的是因为船主“授意避差”，有的则是水手“居心规避”，他命令各口岸严行查拿，一经发现，立即押解上海，分别示惩。如责在船主，将船主杖一百，枷号一个月；倘系生监职员，则革去名号。如责在水手，则对水手满杖，枷号一个月；而如果水手有盗卖客货、侵吞商人预支水脚银的，更要“严讯追赔，倘敢抗延，监追治罪。”惩罚不可谓不严，但陶澍还是认为“不足示惩”，要求加重惩办，最后是规定这些船主“永远不准装货”⑪。

尽管以上材料均是对那些“没有履行合同”的商人进行惩罚，然而我们却不难透过这层表象，发现陶澍等人在处理此事上的矛盾之处：如果恰如他们所言，商人“踊跃急公”，就不应该有这么多的船主想方设法来逃避运粮；如果政府在海运过程中，真的没有“封雇”，那它就没有理由，采取这样的强制措施。

之所以如此，原因很简单，此次海运的“雇商”，陶澍等人的确采取了“封雇”的手段[12]。他们规定，所有船只，运漕者发给执照，而无执照则不准前往奉天装货，正是在这种情况下，许多船主才被迫“踊跃急公”；也正因为是被迫的“受雇”，船主的利益受到了损害，所以才会有相当一部分船商铤而走险，“违例”从事自己的经营活动。

由于有很多船主串通牙行，或是另换船号，或是以大报小，或是谎称不谙北洋沙线，“多方诿饰”，无论如何不肯具结，所以直到三月三十日，海运船只数量仍然不敷。针对以上情况，李景峄又想出一条对策：凡有执照的船只，允许前赴关东装货，但若以后更换船主，仍需要到各厅、州或县登记备案；无执照者，以山东石岛为界，不得越界前往关东等处。对于那些没有装运漕粮的船只，他认为：“该船户既自称为渔船，只可沿滩采捕，不能远过成山，此后凡各厅州县给照，即填明渔船，不得远出大洋字样”[13]，真可谓釜底抽薪之策。

此外，陶澍在《筹办海运晓谕沙船告示》中曾说，“此外如有坚固平稳，情愿运米赴津之蛋船、鸟船等，亦准一体受雇，以示同仁”[14]，以一种颇为宽大的姿态出现。后来，上海县商人卢久成、盛成阜、胡东兴等人禀称，发现了“向收别口、未悉船名”的浙省蛋船、三不像船 13 只，因四散南北贸易在外，闻讯后的陶澍，立即命令这些船主，必须“就近预行具立承揽”[15]，前后心态迥然相异，颇令人玩味。

二、“行走与内河无异”

传统中国是标榜“仁治”的社会，所以在有关事件的争论中，生命安危，会是一个关键性的问题。海运结束后，主张海运的人士一致宣称，此次海运“行走与内河无异”。情况究竟如何？兹就有关材料加以考察。

海运之初，关天培即向陶澍报告当时的船行情况：六年三月初一日，由于南风大雾，经他押运的沙船收泊俚岛，当天晚上狂风又起，直到第二天晚上才平息，结果 11 只已经开过成山的沙船，都被风折回。经逐船查询，他得知崇明县船户蒋朱顺的船只在洋遇风，只得松舱抛去漕米 70 余石；而赣榆县船户吴裕隆、太仓州船户葛恒顺二船，亦于二十六日在洋遇风，其中葛恒顺一船，打湿漕米 30 至 40 石；吴裕隆一船，打湿漕米 30 石[16]。

有关蒋朱顺船只的受损情况，又据海运委员邹锡淳的报告，是“陡遇暴风，打伤后艄，击裂后横板，旱缝卧舱进水”，松舱抛米，损失 21 石 6 斗 5 升。邹锡淳还报告，另有周寠泰一船，失米 18 石 5 斗[17]。而三月十一日，山东巡抚武隆阿则向道光帝奏报，经过他与关天培的“讯供”，蒋朱顺的船只损失情况是“起米 100 余石，抛入水中”[18]。

三人对同一件事的汇报，竟会有如此不同的描述，而且均以正式公文的形式表达出来，实在有些匪夷所思。不过，根据对当时情形的推测，蒋朱顺船只损失的漕米，武隆阿所报的 100 石，要比关天培所报的 70 余石和邹锡淳所报的 21 石余，更接近于事实。

其它船只的失事情况，还有以下材料：

二月二十五、六两日海上大风，新阳县第 22 号程聚泰船，大桅稍有损伤；通州第 11 号高永前船，梢楼吹脱护板，水手高现朝落水，被在此巡防的把总于登云督同兵役救起，查验船身、粮米，“并无伤损潮湿”[19]。

二月十八日，江南赣字 5 甲 45 号赵联盛船，装载荆溪县漕米 540 石，又搭运上海县漕米 162 石，共米 702 石，分 12 舱，9 舱装米，2 舱装糖、酒等物，另一水舱。当行至长山岛洋面时，忽遇西北大风，“折断桅杆，船头冲入礁石，致将船身触漏沉水”，所有粮食全部损失，12 名舵工水手则被巡防兵役捞救上岸。此外，“尚有二三船桅锚损伤，均于粮米并无妨碍，亦已赶紧修整”[20]。

三月二十一日，武隆阿上奏：吴江县第 31 号彭永和船，装米 700 石，“遭风桅折，载重危险”，随即起米 80 余石抛入水中[21]。随后他还报告，五月初一夜间，上海县元字 64 号徐福泰船，漂流搁浅，船底出现裂缝，漕米受湿；另有太仓州 34 号蒋恒太一船，被风触礁，伤损船底，“漂失水手 1 名，余经兵役人等捞救得生”，打捞存船漕米约止一二百石，且“均经湿透”[22]，根本无法食用。这也是此次海

运唯一一次直接记载水手丧生的资料。

到八月十三日，署山东巡抚陈中孚统计各船受损失情况时，重点汇报了赵联盛、蒋恒太和徐福太（泰）三人的船只损失情况：赵联盛装米 702 石，仅获湿米 168 石；蒋恒太装米 1188 石，仅获湿米 106 石；徐福太装米 756 石，获湿米 700 石。三船共计获湿米 947 石，估价值为 560 两银子[23]。由于受海水浸泡的粮食无法交仓，只能就地低价变卖。

通过对以上数据的统计，可以制出如下图表（单位：石）：

船主	损失米数	附注
蒋朱顺	100 +	后横板破裂
葛恒顺	30～40	——
吴裕隆	30	——
蒋恒太	1188	船底损伤
周寏泰	18.5	——
彭永和	80 +	桅折
赵联盛	702	船只沉没，抛货 2 舱
徐福泰	756	船底裂缝
总计	2904.5 +	——

由此可见，即使是很不完全的计算，数额也超过了 2900 石的数量。陶澍曾在海运结束后说，“间有松舱抛失耗米，为数共止 800 余石”[24]，这种结论显然是错误的，因为仅蒋恒太一船，就已抛米 1082 石。事实上，当光绪年间重新编纂《户部漕运全书》时，记载就比较清楚了：“蒋朱顺等四船斫桅松舱，例应豁免 238 石 6 斗 5 升……在洋失风事故赵联盛等四船共米 2850 石”[25]，将两个数据相加，则此次海运的损失，应为 3088 石 6 斗 5 升（不包括未经上报的漕米损失和沙船主所带货物的损失），而实际交仓漕粮为 1，507，619 石，整个海运过程的失米率为 2.05 ‰。尽管相较元明海运，此次海运有了很大进步[26]，但陶澍所说的此次海运损失粮食“不及全运米千分之一”[27]，则无疑是不正确的。

此次漕粮海运共动用沙船、蛋船和三不象船数 1562 只，直接损失漕米的失事船只数为 8，由此可以计算出失事率为 5.12 ‰。清代河运漕船的数量，在道光之时还稳定在 6300 只的水平上，如果按陶澍他们所说的“行走与内河无异”，则运河一年的失事船只数应为 32.3 只；清代正常年份的河运漕粮实际交仓数约为 300 万石[28]，按 2.05 ‰的失事率推算，则也应为 6150 石。相对于海运而言，河运最大的优越性就是安全。同样是根据《户部漕运全书》所提供的仅有的几条史料可知，乾隆三十八年的失米数为 556 石 5 斗，四十二年为 900 余石[29]，嘉庆六年因洪水而造成重大人员伤亡，其漕粮损失也仅为 1674 石 7 斗[30]，这几年的失米率均不到 0.5 ‰[31]，而道光六年海运的失米率为 2.05 ‰，可见两者的差距。

又据山东提督阿扬阿于六年八月二十九日的奏报，此次海运有无着沙船 1 只，经核查江苏船只存根表，得知船户为钱元森，装载丹徒县漕粮正耗米 400 石，系“初运之船”[32]。船主下落不明，开船时间又早，是否也可以推测船主遇难了呢？另外，关天培后来还曾回忆，当时沙船“数过惊风骇浪，漂入高丽夷境者 300 余船”[33]。如果把这些因素考虑在内，就更无法说此次海运“行走与内河无异”了。

三、“较常年河运所省之数甚多”

核算道光六年海运漕粮的经费，需要将此次海运的总体情况及各项花销各自做一统计。此次海运，系道光五年苏、松、常、镇、太等 4 府 1 州所纳漕粮，计漕白正耗 1，451，031 石零，归仓耗米 59，675 石零，给船耗米 120，000 余石，总计装载正耗各米共 1，633，000 余石[34]。

按照两江总督琦善的报告，此次运米付给沙船船主及水手的水脚银、神福赏银为 645，411 两，付给天津剥船水脚及饮食等项银 117，422 两，另外纤夫银、苫盖等项开支为 73，300 两，三者合计用银 836，133 两，相较平常年份的漕运经费，扣除拨解天津及河运旗丁的开支，“尚有节省银十余万两、米十余万石”，所以他说，此次海运“不但丝毫未费帑项，且较常年河运所省之数甚多”[35]。

但很明显，琦善的计算，较之于陶澍的统计，就已经存在着一定的差距。陶澍曾做过如下陈述：天津剥船价值等项需要用银 152，

000 余两，两仓截卸露囤等需要用银 30，000 余两，仓场衙门应需经纪个儿钱 75，000 余两。这样一来，即使是不包括剥船雇价，天津的花费就已超过了 250，000 余两，远远大于琦善的上报数据㊱，而此后，相关经费又一再增拨㊲。

还有一点可以肯定，在琦善、陶澍关于海运经费的总体计算当中，漏掉了很多项目，比如：押运官关天培和汤攀龙各领盘费银 2000 两，又派掘港营都司俞大铨押送至石岛，给银 200 两，三人共计领去经费 4200 两，而此项花销从“应给盘费项”内提出㊳；江南沿海水师为防护海运，特意选派官兵 600 名，每名每日按银 4 分的比例发放，共支银 2400 两㊴，均没有包括在上报户部的海运经费内。

天津交米委员、扬州府泰州知州王有庆向贺长龄报告，由于人员不够，借调天津县清书 4 名“帮同缮写”，又另借调天津县头役 1 名，散役 6 名，“派在本局听候差遣”，所有房租、薪水及应用纸张等件，“赴总局自行支领”㊵。同样的例子还有很多，如由省城到上海海运总局的文案驿递、上海海运总局临时调拔的斛手，以及上海海运总局、天津海运分局的工作人员，他们的办公开支及薪水均照此办理，但都没有上报户部。

第二批海运交兑时，由于漕米存放时间过长，已有部分发热或变色，陶澍只得下令全部改换好米，“除米质本坚，颜色紫老无碍食用，仍照旧交兑外，其微变稍坏者，即剔除另换好米”㊶。漕粮变坏的具体石数，我们已无从得知，但显然，其损失也不会包括在上报的海运经费内。陶澍在海运结束后，向道光帝通报“海运较河运所省甚多”之事时，曾提到此次海运商船免税银约 10，000 两，均在海关“额征税银下划除”㊷。事实上，这也是一项应该纳入海运费用但没有纳入的开销。

正因为如此，所以事隔不久，海运委员、松江知府陈銮估计，此次海运花费为 1，400，000 两，较琦善的计算，就多出了近 60 万两银子！而陈銮还明确指出，苏松常镇太常年河运，岁给旗丁的运费，是给银 369，900 两，给米 411，893 石（折价为银 936，759 两），两项合计为银 1，295，758 两。两相比较，不难发现海运与河运直接开支孰多孰少。笔者认为，海运优于河运的恰当说法，乃是因为河运的津贴帮船“殆不啻再倍之”，“通计公私所费，几数两而致一石”，而海运于“帮船之浮费丝毫无有焉”㊸，只有综合考虑这些因素，我们的分析才会比较客观。

另外，此次漕粮到津，经验米大臣查验，“米色干净，奏明在案”，但当它被剥船装载赴通州粮仓后，却很快被发现“间有微变，不能久储”㊹。据御史汪淋所奏，原因是在运米过程中，剥船船主侵蚀米石，私造燥烈药末，搀和热水浸泡洒拌，使米石涨大；尔后经纪与花户“通同受贿，颟顸验收”㊺。经严查，仓场侍郎百春、申启贤等人均受处分，而牵涉的各经纪人等也都受到了惩治㊻。如果单纯考虑海运的运行情况，可以忽略这一情节，但如果比较海运与河运的优劣，就必须纳入视野，因为抵通剥运，正是一些学者所津津乐道的河运弊端的重要方面。

至此，再来讨论陶澍及琦善等人所说的“办理此次海运费用，均系由外委员筹款，并未丝毫请帑”㊼的论断，就可以很容易地发现它的真实含义了：此次海运得到道光帝的赞赏，称其为“所办甚好”㊽，在很大程度上，无非是因为“丝毫未费帑项”而已。

不需朝廷额外拨款，即可不论地方财政支出，不管这种观念与现代的经济学理论多么格格不入，但它却代表了当时的真实情况。事实上，这一观念在清朝以后的历届漕粮海运过程中，都会得到很好的印证。

---

①魏源：《道光丙戌海运记》，《清经世文编》卷 48《户政二十三 漕运下》。

②魏源：《江苏海运全案序（代）》，《古微堂集》卷 5。

③参见李文治、江太新：《清代漕运》(中华书局 1995 年版)，李治亭：《中国漕运史》（台湾文津出版社 1997 年版)，以及张岩：《包世臣与近代前夜的“海运南漕”改革》(《近代史研究》，2000 年第 1 期）等著作和文章。

④贺长龄等辑：《江苏海运全案》贺长龄序文。

⑤中国第一历史档案馆藏：《朱批奏折 ·财政类 ·田赋 ·

漕粮》，胶片 16，道光五年九月初二日，两江总督琦善、漕运总督穆璋阿、江苏巡抚陶澍折（以下《朱批奏折》均同）。
⑥《江苏海运全案》卷 6 道光五年十二月十五日。
⑦《江苏海运全案》卷 6 道光五年十二月二十四日。
⑧《江苏海运全案》卷 6 道光六年正月十五日。
⑨《江苏海运全案》卷 6 道光六年三月初九日。
⑩《江苏海运全案》卷 6 道光六年三月十六日。
⑪《江苏海运全案》卷 8 道光六年五月二十九日。
⑫在《江苏海运全案》一书，可以发现不少这方面的例证。李文治、江太新在《清代漕运》中说，道光五年沙船运米没有“未载漕米之船不准赴关东贸易的强制性规定”，这个观点显然是不正确的（见该书第 441 页）。
⑬《江苏海运全案》卷 7 道光六年三月三十日。
⑭陶澍：《筹办海运晓谕沙船告示》，《陶澍集（下）·序》，岳麓书社 1988 年版，第 289 页。
⑮《江苏海运全案》卷 6 道光五年九月初六日。
⑯《朱批奏折》道光六年三月二十一日，江苏巡抚陶澍折。
⑰《江苏海运全案》卷 7 道光六年四月十二日。
⑱《朱批奏折》道光六年三月十一日，山东巡抚武隆阿折。
⑲《朱批奏折》道光六年三月初五日，山东巡抚武隆阿折。
⑳《朱批奏折》道光六年三月十一日，山东巡抚武隆阿折；又见《江苏海运全案》卷 7 道光六年四月二十一日。
㉑《朱批奏折》道光六年三月二十一日，山东巡抚武隆阿折。
㉒《朱批奏折》道光六年五月十八日，山东巡抚武隆阿折。
㉓《朱批奏折》道光六年八月十三日，署山东巡抚陈中孚折。
㉔㉗《江苏海运全案·序》，陶澍文。
㉕光绪《户部漕运全书》卷 91《海运事宜·淀津督收》。
㉖通计元代海运的 47 年实践活动，共起运大米 82，917，461 石，实运到米 80，959，148 石，失米 1，958，313 石，失米率为 23.61‰。
㉘有关河运船只数和交仓数，可参见李文治、江太新《清代漕运》一书的第四章和第六章。
㉙光绪《户部漕运全书》卷 79《风火事故》。
㉚光绪《户部漕运全书》卷 80《风火事故》。
㉛这几年的具体运米数，可参考李文治、江太新《清代漕运》第 49 页。
㉜《朱批奏折》道光六年八月二十九日，长芦盐政阿扬阿折。
㉝关天培：《筹海初集·序》。
㉞陶澍：《恭报海运全竣折子》，《陶文毅公全集》卷 8《奏疏·海运》。
㉟《朱批奏折》道光六年六月初五日，两江总督琦善折。
㊱《朱批奏折》道光六年六月二月二十九日，江苏巡抚陶澍折。
㊲如道光六年四月初四日，琦善等奏，“天津需用纤夫露囤等款较原奏约尚不敷银 2 万余两”；直隶总督那彦成奏，剥船水脚等费为 190，700 余两。两材料均见《江苏海运全案》卷 3。
㊳《江苏海运全案》卷 7 道光六年三月十二日。
㊴《江苏海运全案》卷 8 道光六年六月初二日。
㊵《江苏海运全案》卷 7 道光六年四月二十八日。
㊶《朱批奏折》道光六年五月二十八日，江苏巡抚陶澍折。
㊷《朱批奏折》道光六年六月初五日，江苏巡抚陶澍折。
㊸《江苏海运全案》陈銮跋文。
㊹《道咸同光四朝奏议》（卷 1），台湾商务印书馆 1970 年版，第 194 页。
㊺《道光起居注》道光七年七月初三日。
㊻《道光起居注》道光七年九月初三日、十九日。
㊼《朱批奏折》道光六年五月二十八日，两江总督琦善、江苏巡抚陶澍折。
㊽《朱批奏折》道光六年六月初五日，江苏巡抚陶澍折，六月二十四日奉到朱批。